

канд. экон. наук, доцент

Г.П. Гриненко,

Е.В. Шилкина

Белгородский государственный
технологический университет
им. В.Г. Шухова

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС И ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ЦЕПЬ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ТОРГОВЫХ ОПЕРАЦИЯХ

Основным понятием, определяющим процессы мирового развития в XXI веке, является глобализация. Она заключается в расширении и усложнении взаимосвязей и взаимозависимостей людей, государств, экономических систем. Сформировано единое информационное пространство, мировой рынок капиталов, товаров и рабочей силы, происходит интернационализация проблем техногенного воздействия на природную среду. Развитие международной торговли идет по пути глобализации движения материальных потоков между странами и обеспечивается использованием логистики в международных масштабах. От движения материальных потоков в рамках одной страны, глобальная логистика отличается следующими особенностями:

– внешнеторговые операции обычно, связаны с крупными объемами партий. Это позволяет компенсировать более высокие затраты на транспортировку (действует эффект масштаба производства);

– сложность внешней среды международного бизнеса означает, что международные сделки по сути более рискованны, чем исключительно национальные;

– международные логистические процессы невозможны без посредников, а это затрудняет взаимодействие и координацию участников транспортного процесса в логистической цепи, ведет к повышению риска принятия неэффективных решений в сфере управления и к возникновению дополнительных затрат.

Глобализация логистических процессов в международной торговле приводит к возникновению таких специфических проблем как:

– экономические (международная конкуренция, более высокие риски и издержки);

– физические (пограничный и таможенный контроль);

– технические (отличные друг от друга стандарты в разных странах стандарты, условия обеспечения безопасности и экологические требования);

– фискальные (различные системы налогообложения, ставки НДС и акцизы) [1].

Решение данных проблем возможно за счет международной интеграции. Примером является опыт стран ЕС, ЕАЭС и многих других интеграционных объединений. Страны характеризуются значительной унификацией стандартов и особой системой таможенного контроля, что облегчает протекание всех логистических процессов. Создаются и развиваются различные интеграционные единицы. На международных рынках формируются устойчивые потоки, как и на внутриконтинентальном, так и на межконтинентальном уровне. Причем, перемещение благ в рамках одного континента составляют большую долю. Лидером по данному направлению являются западноевропейские страны, которые много лет работали над усовершенствованием торговых отношений между странами.

Межконтинентальные потоки тоже достигли высокого уровня. К таким логистическим цепям можно отнести движение товаров из Китая, Японии и стран Восточной и Юго-Восточной Азии в США и Западную Европу. Через Россию, к сожалению, проходит лишь незначительная доля товаров, если говорится об их международном сообщении. На развитие мировой транспортной системы влияют такие факторы, как: создание новых международных транспортных коридоров, международная унификация нормативно-правовой базы транспортной деятельности; высокий уровень стандартизации транспортного оборудования и технологий [4, 5].

Оптимизация движения товаров и материальных потоков в международном масштабе требует решения вопросов, непосредственно связанных с созданием транспортной инфраструктуры в ряде стран. Региональные экономические комиссии ООН участвуют в развитии этой инфраструктуры, в частности, Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН), которая работает не только над созданием единой транспортной инфраструктуры, но и служит форумом для создания общепринятых норм, конвенций и стандартов в торговле между странами. На данном этапе развития международного рынка ЕЭК ООН проводит качественную работу по совершенствованию сети автомобильных и железных дорог, системы внутренних водных путей [2].

Транспортные коридоры играют важную роль в обеспечении движения товаров между странами (довольно узкая часть территории, на которой сосредоточено большое количество дорог, соединяющих важные торговые объекты на международном рынке).

По России проходят следующие транспортные коридоры:

– «Север – Юг» – евразийский коридор, соединяющий страны Балтии с Индией;

– «Восток – Запад» – евразийский коридор, соединяющий Европу со странами Азиатско-Тихоокеанского региона;

– «Северный морской путь (СМП), соединяющий европейскую часть Российской Федерации и Дальний Восток»;

– система международных коридоров, соединяющих северо-восточные провинции Китая (в России задействованы морские порты Приморского края).

На данный момент система транспортных коридоров продолжает активно развиваться. В настоящее время ведется работа по рассмотрению возможности создания и развития следующих устойчивых путей:

– Аляска – Сибирь (тоннель пройдет под Беринговым проливом);

– «China Landbridge» – курсирует между странами Юго-Восточной Азии в СНГ (Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан);

– «Южная Швеция – Европа», включающая переходы по мостам и туннелям через Большой Балт и Эресунн.

Построение международных мультимодальных транспортных систем требует решения следующих задач:

– создание свободного транспортного рынка с целью увеличения пропускной способности путей;

– утверждение нормативных актов, направленных на защиту рынка международных логистических услуг;

– либерализация основных таможенных и транспортных процедур для обеспечения более ритмичного движения товарных запасов;

– согласование грузоподъемности транспорта с производительностью различных транспортных средств участвующих в процессе государств;

– применение правил и положений, которые в целом являются обязательными для стран, предоставляющих поток данных [2].

На данном этапе развития международных торговых отношений активное использование логистического подхода направлено на устранение трудностей, возникающих между странами, преодоление различных таможенных барьеров и создание единой системы движения товаров и услуг на мировом рынке.

Глобализация и все вытекающие из этого процессы развития внешне-торгового оборота России требуют особого подхода к развитию транспорта и развитию совершенно новых высокотехнологичных транспортных услуг на территории страны, поскольку существующие маршруты (в частности, это касается ж/д транспорта) требуют модернизации, т. к. их пропускная способность не оптимальна [6].

Отечественный рынок транспортно-логистических услуг пока не является оптимальным. Существует ряд проблем, которые ведут к снижению эффективности решения логистических задач на рынке.

К основным трудностям можно отнести:

- высокие временные затраты при перемещении потоков (низкая скорость движения товарных единиц);
- высокие затраты на перемещение товаров;
- низкое качество оказываемых логистических услуг;
- отсутствие оптимального взаимодействия между разными видами транспорта;
- плохая проходимость всего транспортного комплекса в РФ [3].

Для России очень важно участие в интеграционных торговых процессах. Страна находится на пересечении ключевых торговых путей, и благодаря географическому положению может занять устойчивое положение на рынке логистических услуг.

Для обеспечения решения поставленной задачи необходимо рассматривать логистику как на макроуровне (взаимодействие между странами), так и на микроуровне (деятельность частных коммерческих организаций и транспортно-экспедиторских компаний, непосредственно вовлеченных в поток международных перевозок).

На макроуровне концепция логистики участвует в развитии цепочек поставок в коммуникациях между странами. Важно отметить, что в этом случае важно обеспечить условия международной торговли, гармонизацию международной документации и другие факторы. При создании полноценных мультимодальных международных транспортных систем возникает следующий ряд проблем:

1. Отсутствие согласованности в таможенных и других технических процедурах при пересечении потоками государственных границ;
2. Отсутствие унифицированных правил, стандартов к применяемым технологиям транспортировки и техническим средствам при переходе через границы [4].

Перечисленные проблемы значительно затрудняют участие России в обеспечении функционирования и бесперебойной работы логистических систем на макроуровне. Для решения проблем необходимо целенаправленное государственное вмешательство, способное проводить политику, направленную на устранение имеющихся недостатков. Яркий пример такого решения – создание полноценного таможенного союза России, Белоруссии, Казахстана, Киргизии и Армении.

Существующая национальная экономика Евразии устроена таким образом, что страны-производители концентрируются в странах Юго-Восточной Азии, а высокая доля потребления товаров обеспечивается странами Европы. Это связано с низкой стоимостью продукции (в частности, рабочей силы) и высоким уровнем жизни соответственно. Хотя Транссибирская магистраль имеет высокую пропускную способность,

большая часть потоков не проходит по территории Российской Федерации.

Транссиб недостаточно оснащен качественными погрузочно-разгрузочными работами. Решить эту проблему можно за счет создания региональных центров грузовых перевозок (ГТЦ). Эти центры могут предоставлять качественные услуги, потому что они синтезируют перечень взаимосвязанных услуг: транспортировка, хранение товаров, а также процедура таможенного контроля. Это не просто перевалочные пункты, а целые специальные предприятия, которые концентрируют потоки товаров, отправляемых в конкретный регион. Центры грузовых перевозок способны обрабатывать большие объемы грузовых партий, обеспечивать их промежуточное хранение, работать с клиентами.

ГТЦ классифицируется по следующим критериям: по объектам обслуживания; по организационной структуре; по спектру предоставляемых услуг; по объему работы. Многоступенчатые логистические системы содержат ГТЦ, концентрирующие или рассеивающие грузовые потоки, а также совмещенные центры. В ГТЦ важно иметь и использовать современные информационные системы, которые увеличивают скорость работы и обеспечивают ее непрерывность [1].

Таким образом, можно сказать, что для осуществления товарооборота на более высоком уровне в глобальном масштабе необходимо согласовать действия отдельных государств, а также улучшить товарооборот на территории отдельных государств за счет использования логистического подхода на макро- и микроуровне. Усиление глобальной конкуренции на рынках товаров, услуг и капитала привело к реструктуризации мировой экономики. Баланс между экономическими центрами меняется, возрастает роль региональных экономических союзов. Это влечет за собой изменение национальных и мировых грузопотоков, повышает требования к качеству транспортных услуг [5].

Библиографический список

1. Аникин, Б. А. Логистика производства: теория и практика: М.: Издательство Юрайт, 2019. 454 с.
2. Бочкарев, А. А. Логистика городских транспортных систем. М.: Издательство Юрайт, 2019. 477с.
3. Логистика и управление цепями поставок: учебник для СПО / под ред. В. В. Щербакова. М.: Издательство Юрайт, 2019. 582 с.
4. Гриненко Г.П. Укрепление позиций России на мировом рынке транспортно-логистических услуг//Актуальные проблемы экономического развития: науч.-практ. конф.: Сборник трудов IX Международной заочной

науч.-практ. конф. Белгород: Изд-во БГТУ им. В.Г. Шухова, 2018. С. 94–98.

5. Grinenko G., Troshin A. International aspects of transport infrastructure development The 55 International Scientific Conference on economic and social development. Azerbaijan Baku, June 2020.

6. Роль инноваций в тренде российской экономики: монография / под ред. проф. С.В. Куприянова. Белгород: Изд-во БГТУ, 2016. 314 с.

д-р экон. наук, профессор

С.В. Куприянов,

магистрант

Р.А. Аванесова,

магистрант

Абдуламир Ясир Д.А.

Белгородский государственный

технологический университет

им. В. Г. Шухова

РАЗВИТИЕ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

Статья подготовлена в рамках программы развития опорного университета на базе БГТУ им. В.Г. Шухова

Под термином мировая экономика подразумевается экономика, базирующаяся на экономических системах всех стран мира и на национальных экономиках, а мировое сообщество принято понимать как экономические системы региональных обществ, которое создаёт общую глобальную систему. Мировую экономику можно оценивать по-разному, например, в зависимости от используемой модели [3,4].

В 2020 году в условиях пандемии коронавируса COVID-19 и ограничительных мер, мировая экономика сократилась на 4,3%, что следует из доклада ООН «Мировое экономическое положение и перспективы». Кризис, вызванный вирусом, назван сильнейшим за последние 90 лет.

Примерно на 4,3% сократился мировой ВВП в 2020 году. Со времён Великой депрессии это стало самым резким сокращением производства. В 2009 году мировое производство сократилось на 1,7% во время Великой рецессии. В 2021 году, по оценкам экспертов, ожидается восстановление на 4,7% [2].

По результатам исследований под эгидой ООН, пандемия сильнее всего ударила по развитым странам, так как многие европейские страны и некоторые штаты США приняли строгие карантинные меры в ее начале.